



Weichen stellen – Zukunft gestalten – Mobilität sichern

Geschäftsbericht

2008/2009



• Vorwort der Geschäftsführung	4
WEICHEN STELLEN	6
• RNV2009	7
• Überleitungstarifvertrag	8
• Vertragsunterzeichnung RNV2009	9
ZUKUNFT GESTALTEN	10
• Personal Ausbildung, Betriebliches Gesundheitsmanagement, Führungskräfteentwicklung	11
• ZusammenWachsen, Treffpunkt-Veranstaltungen	12
• Service Handy-Ticketing, Liniennetz optimiert	12
• Neues Kundenzentrum in Heidelberg, Einheitliche Nummern, Kunst und RNV GmbH Neugestaltung der Haltestelle Dalbergstraße, Lange Nacht der Museen	13
MOBILITÄT SICHERN	14
• Baumaßnahmen Ausbau Dürerstraße, Fertigstellung Neckarauer Übergangs, Fahrleitungsarbeiten	15
• Gleiserneuerungen in Mannheim, Flüsterschienen Mannheim Hbf, Rohrbacher Straße Heidelberg, Wendeschleife Ludwigshafen Oppau	16
• Perspektiven des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) Dynamische Fahrgastinformation (DFI), Fahrgastmonitore in Bus und Bahn	17
• Fuhrpark Energiespeichertechnik in neuen Stadtbahnen ausgezeichnet	18
LAGEBERICHT	20
• Entwicklung des Marktes	21
• Vermögenslage	22
• Investitionen und Finanzierung, Ertragslage	23
• Berichte aus den Unternehmensbereichen	25
• Mitarbeiter	27
• Informationstechnologie	29
• Kunden	30
• Risikomanagement	31
• Ausblick	34
• Nachtragsbericht	35
JAHRESABSCHLUSS	36
• Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung	37
• Anhang	39
• Bestätigungsvermerk	50
• Bericht des Aufsichtsrats	51
• Impressum, Kennzahlen	52



Andreas Kerber und Martin in der Beek (v. l.)

Sehr geehrte Damen und Herren, verehrte Partner und Kunden,

»Weichen stellen – Zukunft gestalten – Mobilität sichern«. Der Titel des vorliegenden Geschäftsberichtes der RNV GmbH greift auf, was im Geschäftsjahr 2008/2009 in besonders hohem Maße Leitlinie unseres Handelns war. So konnten für die Weiterentwicklung unseres Unternehmens in diesem Geschäftsjahr wichtige Weichen gestellt werden und damit die Zukunft der RNV GmbH und ihrer Arbeitsplätze für die kommenden Jahre gesichert werden. Dies schafft uns die notwendigen Freiräume, um unser Unternehmen weiter kundenorientiert auszurichten und gleichzeitig die Restrukturierung sozialverträglich konsequent fortzuführen. Unsere Kunden können in vielen Bereichen die positive Entwicklung der RNV GmbH sprichwörtlich erfahren, und wir zeigen, dass wir die Mobilität der Bürger und Besucher in der Metropolregion Rhein-Neckar auf hohem Niveau sicherstellen. Insgesamt können wir daher als Geschäftsführung der RNV GmbH sehr zufrieden auf den Berichtszeitraum 2008/2009 zurückzublicken.

Der erfolgreiche Abschluss des Projektes »RNV2009« mit einschneidenden Veränderungen struktureller Art stand im Geschäftsjahr 2008/2009 im Mittelpunkt unserer Arbeit. Nach zwei Jahren intensiver Projektarbeit der RNV GmbH zusammen mit den Allianzunternehmen und den Städten konnten gleich auf mehreren wichtigen Gebieten zukunftsweisende Beschlüsse gefasst und umgesetzt werden. Dies war vor allem vor dem Hintergrund der zum 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen EU-Verordnung 1370/2007 wichtig, die die Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV auf eine neue Basis gestellt hat. Aber auch die Erfahrungen aus vier Jahren RNV GmbH haben uns den Weg für die konsequente Weiterentwicklung als gemeinsames kommunales Verkehrsunternehmen der Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen geebnet.

Weichen stellen

Mit »RNV2009« wurden die Weichen dafür gestellt, dass wir künftig direkt mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betraut werden können. Die damit verbundene Übernahme der Linienkonzessionen macht uns vom Subunternehmer zu einem vollwertigen Verkehrsunternehmen.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein war, dass die bislang komplexen tarifrechtlichen Strukturen durch den erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen zur Überleitung der Tarifverträge auf den Haustarif der RNV GmbH abgelöst werden.

Verbunden ist damit für die Arbeitnehmer eine größtmögliche Sicherung ihrer Arbeitsplätze und für das Unternehmen einheitliche Bedingungen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unabhängig von der Unternehmensherkunft. Dies bringt uns künftig in der täglichen Arbeit erhebliche Vereinfachungen.

Auch in Sachen Kundenorientierung wurden im Berichtsjahr 2008/2009 wichtige Weichen gestellt. Zum Beispiel mit den Beschlüssen, eine Service- und Sicherheitsgruppe einzurichten, die dynamische Fahrgastinformation auszubauen sowie die Sauberkeit und das Erscheinungsbild an den Haltestellen und in den Fahrzeugen voranzutreiben, können wichtige Maßnahmen für eine noch höhere Kundenzufriedenheit umgesetzt werden.

Zukunft gestalten

Als öffentliches Verkehrsunternehmen stehen wir in erster Linie im Fokus, wenn es um attraktive, umweltfreundliche und bezahlbare Mobilität in der Zukunft geht. Die Bemühungen um den Klimaschutz werden dabei die Diskussionen künftig noch mehr als bisher bestimmen. Mit alternativen Antriebstechniken, hauptsächlich Elektromobilität, versucht die Automobilbranche dieses Thema für sich zu besetzen. Auch wenn elektrisches Fahren für den ÖPNV seit über 100 Jahren Praxis ist, müssen wir ständig daran arbeiten, unsere Vorreiterstellung in Sachen klimafreundlicher Mobilität zu behaupten. Mit dem in der RNV GmbH weltweit ersten Serieneinsatz der Energiespeichertechnologie in Stadtbahnen leisten wir hierzu einen wichtigen Beitrag. Außerordentlich hat es uns daher gefreut, dass wir dafür im Frühjahr 2009 mit dem 1. Platz des ÖPNV-Innovationspreises des Landes Baden-Württemberg ausgezeichnet wurden. Aber auch bei unseren neuen Bussen setzen wir auf emissionsarme Technik.

Besonderes Augenmerk gilt bei der Gestaltung unserer Zukunft jedoch auch unseren Mitarbeitern. Folgen des demografischen Wandels, Sicherung der Beschäftigungsfähigkeit und Erhalt sowie Steigerung der Mitarbeitermotivation sind für uns hier im Berichtsjahr zentrale Aufgabenfelder gewesen.

Mobilität sichern

Kontinuierliche Investitionen in Fahrzeuge, in den Erhalt und den Ausbau unserer Infrastruktur und nicht zuletzt in personelle Ressourcen haben auch 2008/2009 den täglichen Betrieb in unserem Netz sichergestellt. Mit der Neugestaltung der Liniennetze in Mannheim und Ludwigshafen, den Taktausweitungen unter anderem auf den regionalen Eisenbahnstrecken und beim RNV-Express konnten wir unser Angebot bedarfsgerecht weiterentwickeln. Auch in diesem Geschäftsjahr hat die RNV GmbH gerade bei Großveranstaltungen ihre hohe Leistungsfähigkeit und damit ihren wichtigen Beitrag zur Sicherung der Mobilität in den Städten und in der Region unter Beweis gestellt.

Mit dem Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2008/2009 können wir damit auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. An dieser Stelle danken wir allen, die an diesem guten Ergebnis mitgewirkt haben.

Dass die Beschlüsse zu »RNV2009« eindeutig mit großer Mehrheit gefasst wurden, ist für uns ein großer Vertrauensbeweis für die bisher geleistete Arbeit in der RNV GmbH und Ansporn für uns, unseren Weg konsequent fortzusetzen.


Andreas Kerber


Martin in der Beek



RNV2009

Mit der Strukturreform »RNV2009« hat sich die RNV GmbH zum eigenständigen Verkehrsunternehmen weiterentwickelt und tritt als Marke noch stärker als bisher in den Vordergrund.



RNV2009 vereinheitlicht und vereinfacht Strukturen innerhalb des Unternehmens, die dadurch effizienter und kostengünstiger werden. Größere Transparenz für die Fahrgäste ist ein großes Plus, Arbeitsplätze werden gesichert ebenso wie die Qualität des Nahverkehrsangebots in der gesamten Region, und die Städte profitieren durch die Garantie ihrer Einflussnahme.

Grund für diese Reform waren die Anforderungen, die mit der neuen EU-Verordnung 1370/07 gestellt wurden. Die Verordnung trat im Dezember 2009 in Kraft und schafft seither neue Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Personennahverkehr, da sie ein Verkehrsunternehmen als »internen Betreiber« dazu verpflichtet, den überwiegenden Teil der Verkehrsleistungen selbst zu erbringen. Die RNV GmbH hat mit Inkrafttreten von RNV2009 am 1. Oktober den Status eines solchen internen Betreibers, um Ausschreibungen für Verkehrsleistungen in der Region als Konkurrenz zu verhindern. Nach dem »Gebietskriterium«, das Teil der Verordnung 1370/07 ist, dürfen Leistungen außerhalb des Einzugsbereichs der Städte nicht mehr erbracht werden, sofern sie Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens sind. Ausgenommen vom Gebietskriterium sind grenzüberschreitende Linienangebote in Nachbargemeinden wie Eppelheim oder Leimen sowie Eisenbahnverkehre. Somit können auch die Linien 4 und 5 bei der RNV GmbH verbleiben, obwohl die betreffenden Strecken nur teilweise innerhalb des Einzugsbereichs der Städte liegen.



Mit RNV2009 geben die Allianzunternehmen Aufgaben an die RNV GmbH ab: Im Besonderen ist die RNV GmbH nach der Reform Trägerin der Linienkonzessionen, wird Vertragspartnerin der Fahrgäste und ist zuständig für den Infrastrukturausbau. Die RNV GmbH erhält die Fahrgeldeinnahmen und kann nun auch Zuschüsse direkt in Anspruch nehmen, z. B. für den Ausbildungsverkehr. Gleichzeitig werden Strukturen innerhalb des Unternehmens vereinfacht, was eine merkliche Erhöhung der Transparenz bewirkt, sowohl intern bei administrativen Vorgängen wie auch extern für die Fahrgäste. Doppelfunktionen werden abgebaut, z. B. werden die verschiedenen Personalverwaltungen der Allianzunternehmen nun in einer einzigen bei der RNV GmbH zusammengeführt.

Die Stärkung der RNV GmbH als eigenständiges Verkehrsunternehmen ist ein entscheidender Beitrag zur Beschäftigungssicherung im Unternehmen und in der Region, denn die RNV GmbH ist mit 1 700 Beschäftigten einer der größten Arbeitgeber der Metropolregion.

Auch für die Städte ist RNV2009 eine deutliche Verbesserung – denn ihre Einflussnahme auf den Öffentlichen Nahverkehr erhöht sich maßgeblich. Sie betrauen die RNV GmbH direkt mit der Durchführung der Nahverkehrsleistungen und sind als Gesellschafter Anteilseigner am Unternehmen. Sie haben damit die nötige Rechtssicherheit und die Planungshoheit für Umfang, Qualität und Kosten des Nahverkehrsangebots. Die Kommunen können Nahverkehrskonzepte mitgestalten und diese in besonderer Weise auf ortsspezifische Erfordernisse abstimmen.

Bei den Allianzunternehmen verbleiben das Infrastruktureigentum, die Vorhaltefunktion für überlassenes Personal sowie die Finanzierungsfunktionen. Dies bewirkt den Erhalt des steuerlichen Querverbundes, in dem die Aufwendungen für den Nahverkehr weiterhin mit Erlösen aus dem Energieverkauf verrechnet werden können.

Überleitungstarifvertrag

Die bisher gültigen sieben verschiedenen Tarifverträge mit insgesamt elf Varianten für das an die RNV GmbH überlassene Personal der MVV Verkehr, MVV OEG, HSB, VBL, RHB und ZWM werden von dem neuen, modernen und wettbewerbsfähigen Haustarifvertrag der RNV GmbH abgelöst. Über 200 Betriebsvereinbarungen in den Allianzunternehmen wurden vereinheitlicht, bestehende Besitzstände durch neue Regelungen ausgeglichen, aus denen sich der jeweils persönliche Besitzstand jedes Mitarbeiters und jeder Mitarbeiterin errechnet.

Die Arbeitgebervertretung der RNV GmbH hat mit der Gewerkschaft ver.di einen Überleitungstarifvertrag ausgehandelt, mit dem es keine Benachteiligungen gegenüber zuvor bestehenden Beschäftigungsverhältnissen gibt und der gleiche Bedingungen für alle Beschäftigten schafft.

Gleiche tägliche Arbeitszeiten, gleiche Dienstplanlänge, gleiche Rahmenzeiten, die Möglichkeit zur Pauschalierung von Vor- und Abschlusszeiten sowie gleiche Pausenregelungen sind die Grundlage für einheitliche Arbeitsbedingungen und die Vereinfachung von Arbeitsprozessen. Die lange Laufzeit des Vertrages gewährt größtmögliche Sicherheit für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

In zahlreichen Informationsveranstaltungen ist die Belegschaft der RNV GmbH zunächst allgemein, dann ressortspezifisch und an den einzelnen Standorten über die neuen Regeln der Besitzstandsrechnungen umfassend informiert worden.

Zwischen der RNV GmbH, den Allianzgesellschaften einerseits und ver.di andererseits wurde ein Tarifvertrag über die betriebsverfassungsrechtlichen Strukturen geschaffen, der die verschiedenen Betriebsratsgremien bei den Allianzgesellschaften und an den einzelnen Standorten der RNV GmbH durch ein einziges für alle Beschäftigten aller Unternehmen ersetzt und dadurch eine wirksamere und zweckmäßigere Interessenvertretung der Arbeitnehmer schafft.



Vertragsunterzeichnung RNV2009

Einhellige und uneingeschränkte Zustimmung fand die Vertragsunterzeichnung am 23. September 2009 bei allen Vertretern der Städte und der RNV GmbH. Planungs- und Beschäftigungssicherheit gewähren die deutlich vereinfachten Strukturen, so ist die Reform als der entscheidende Impuls für die Sicherung einer modernen Mobilität anzusehen.

In eine neue Dimension tritt die RNV GmbH im fünften Jahr ihres Bestehens ein, und sie hat nun alle Voraussetzungen, weiterhin als Erfolgsmodell und Aushängeschild der Metropolregion zu gelten. Zusätzlich zu den bereits durch die Gründung der RNV GmbH erzielten Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe steigert sich die Effizienz noch beträchtlich. Dies setzt Mittel für weitere Qualitätsverbesserungen frei, die den Fahrgästen, der Umwelt und einer nachhaltig sicheren Mobilität zugutekommen.

Alle Beschlüsse waren in den zuständigen Gremien mit großer Mehrheit gefasst worden, und einig sind sich alle, dass hiermit für einen kontinuierlichen und nachhaltigen Ausbau des kommunalen Nahverkehrs die Weichen gestellt sind.





Personal

Ausbildung



Die Qualifizierung eigenen Nachwuchses versteht die RNV GmbH konsequent als eine entscheidende Investition in die Zukunft. Auch 2009 präsentierte sich die RNV GmbH daher als ausbildendes Unternehmen in der Metropolregion Rhein-Neckar und stellte sich erneut bei den Ausbildungsmessen »Jobs for Future« in Mannheim und »Sprungbrett« in Ludwigshafen vor.

Derzeit bildet die RNV GmbH Industriekaufleute, Kfz-Mechatroniker/-innen mit dem Schwerpunkt Nutzfahrzeugstechnik, Elektroniker/-innen mit dem Schwerpunkt Betriebstechnik sowie Studierende des Studiengangs »Projekt Engineering« an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Mannheim aus. Im Bereich Unternehmenskommunikation wurde seit April 2009 darüber hinaus die Volontärsausbildung wieder aufgenommen.

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Bereits 2007 wurde bei der RNV GmbH das betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) eingeführt. Dieses leistet einen entscheidenden Beitrag zur Gesundheitsförderung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmen. Unter Berücksichtigung und Einhaltung rechtlicher Grundlagen ist es erklärtes Ziel des BGM-Teams der RNV GmbH, sowohl arbeitsplatzbezogenen Krankheiten durch entsprechende Maßnahmen vorzubeugen und hierdurch den Krankenstand zu senken als auch insbesondere zur individuellen Arbeitszufriedenheit aller Beschäftigten beizutragen und die Mitarbeitermotivation positiv zu beeinflussen.



Im Geschäftsjahr 2008/2009 wurden an den drei Standorten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim Gesundheitstage zum Thema »gesunde Ernährung« angeboten. Weiterhin wurde gemeinsam mit dem »richtig bewegen Institut« das Projekt »RNV gibt Rück(en)halt« initiiert. Dabei konnten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RNV GmbH in einer mobilen Station auf dem Betriebshof Heidelberg erfahren, wie Rückenmuskulatur zu stärken ist, um Beschwerden entsprechend vorzubeugen. Kooperationsvereinbarungen mit zwei regionalen Fitness-Studios bieten der RNV-Belegschaft zusätzlich die Möglichkeit, zu günstigen Konditionen zu trainieren. Auch das umfangreiche Sportprogramm der RNV GmbH trägt zur Gesundheitsförderung bei. Gleichzeitig stärkt das Zusammenspiel beim Fußball, Badminton, Kegeln oder Wandern den Teamgeist und den sozialen Zusammenhalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Führungskräfteentwicklung

Führung soll in der RNV GmbH als klar strukturiertes, ergebnisorientiertes und zugleich verantwortungsbewusstes Handeln verstanden werden. Durch das Angebot einer hierarchie- und centerübergreifenden Führungskräfteentwicklung soll für die nachhaltige Umsetzung im Arbeitsalltag eine noch stabilere Basis geschaffen werden.

Im Geschäftsjahr 2008/2009 wurden deshalb eigene Führungsleitlinien entwickelt, die die Basis für ein einheitliches Führungsverständnis und -handeln sowie Maßstab für die Zusammenarbeit von Vorgesetzten und Mitarbeitern darstellen.

ZusammenWachsen

ZusammenWachsen – das ist der Titel des Change Managements der RNV, das bereits 2007 ins Leben gerufen wurde. Ziel dieses Projektes ist die gemeinsame und zielgerichtete Gestaltung notwendiger Veränderungen im Unternehmen und langfristig die Entwicklung einer einheitlichen RNV-Unternehmenskultur. Nach rund einjähriger Laufzeit wurde die Mobilisierungsphase des Projektes ZusammenWachsen im Herbst 2008 beendet. Doch auch nach dem offiziellen Abschluss von ZusammenWachsen bleiben viele Veränderungsbegleiter im Amt, um zusammen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an den begonnenen Prozessen weiterzuwirken. Beim »ZusammenEssen mit Führungskräften« haben die Mitarbeiter außerdem die Möglichkeit, sich über das aktuelle Unternehmensgeschehen auszutauschen.

Treffpunkt-Veranstaltungen

Die Veranstaltungsreihe »Treffpunkt« hat sich als feste Einrichtung der RNV etabliert. Bei diesen, in der Regel einmal im Monat stattfindenden, Veranstaltungen haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Möglichkeit, sich im Kollegenkreis bei Vorträgen und Führungen über interessante Themen zu informieren und dabei standortübergreifend Kontakte zu knüpfen. Im Geschäftsjahr 2008/2009 standen unter anderem eine Führung im Nationaltheater Mannheim, die Besichtigung der Kasematten des Heidelberger Schlosses und eine Führung bei der Feuerwehr in Ludwigshafen auf dem Programm.

Service

Handy-Ticketing

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) hat die RNV nach einer Pilotphase im Winter 2008 den neuen Vertriebsweg »Handy-Ticketing« eingeführt. Fahrgäste können ihre Fahrscheine für die Nutzung der VRN-Verkehrsmittel direkt und bargeldlos über ihr Mobiltelefon erwerben – und das jederzeit und überall. Diese Innovation im Fahrscheinverkauf leistet auch einen Beitrag zum Abbau der Hemmschwelle vor dem Öffentlichen Nahverkehr: Viele Fahrgäste sind mit der Bedienung ihres eigenen Handys wesentlich vertrauter als mit dem Fahrscheinautomaten.

Liniennetz optimiert

Neue Routen, neue Liniennummern, ein dichter Takt und neue Fahrzeuge – mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde im Nahverkehrsnetz der Städte Mannheim und Ludwigshafen vieles anders. Das von der RNV zusammen mit den Städten erarbeitete neue Liniennetz bietet nicht nur mehr Fahrmöglichkeiten von den Stadtteilen ins Zentrum, es verbessert zugleich auch die Querverbindungen zwischen den beiden Städten und den einzelnen Stadtteilen. Außerdem wurde das Fahrplanangebot transparenter strukturiert und auf vielen Linien wurden Taktverdichtungen vorgenommen: So wurden für Mannheim und Ludwigshafen der 20-Minutentakt an Sonn- und Feiertagen und auf der Rhein-Haardt-Bahn ein tagesdurchgängiger 30-Minutentakt eingeführt. Ab Juni 2009 kam auf der gesamten Ringlinie 5 an Wochenenden der durchgehende Nachtverkehr im Stundentakt hinzu.



Neues Kundenzentrum in Heidelberg

Am 8. Juni 2009 eröffnete das neue RNV-Kundenzentrum in der Kurfürsten-Anlage 62. In unmittelbarer Nähe des Heidelberger Hauptbahnhofs, einem der wichtigsten ÖPNV-Knotenpunkte der Metropolregion Rhein-Neckar, begrüßt die RNV GmbH ihre Kunden. Helle, klimatisierte Räume mit einer großzügigen Fläche von 200 – gegenüber bisherigen 30 – Quadratmetern sorgen im neuen Kundenzentrum für eine entspannte Atmosphäre, ein größerer Abstand zwischen den fünf Beratungsplätzen garantiert Diskretion bei den Kundengesprächen.

Einheitliche Nummern

Im Zuge von RNV2009 wurde die Firmenvorwahl aller Standorte vereinheitlicht. Dadurch wird sowohl die Transparenz intern wie extern in beachtlichem Maße erhöht, auch werden Kosten gesenkt, da Gespräche zwischen den Standorten über die interne Direktwahl abgewickelt werden können. Zusätzlich sind die Standorte Ludwigshafen und Heidelberg mit neuen Telefonen ausgestattet worden.

Ebenfalls der größeren Transparenz sowie der Vereinfachung von organisatorischen Prozessen dienen die neuen Wagennummern aller Fahrzeuge mit einem einheitlichen vierstelligen Schema für den gesamten Fuhrpark der RNV GmbH.

Kunst und RNV GmbH

Neugestaltung der Haltestelle Dalbergstraße

Die einzige unterirdische Stadtbahnhaltestelle im Mannheimer Verkehrsgebiet ist die Haltestelle »Dalbergstraße«. In zweiter Ebene unter Straßenniveau gelegen, ist sie von einer Unterführung aus zu erreichen, die gleichzeitig den Stadtteil Jungbusch mit der Westlichen Unterstadt verbindet. Engagierte Kunstschaffende gestalteten zusammen mit Kindern und Jugendlichen der beiden Stadtteile im Jahr 2009 die Treppenabgänge und die Unterführung der Haltestelle neu.

In verschiedenen künstlerischen Techniken und mit einem thematischen Schwerpunkt, der die Verbindung betont: die Vielfalt der Kulturen, Religionen und Lebensstile im Jungbusch und der Westlichen Unterstadt. Die RNV beteiligte sich als Sponsorin des Projekts – zugunsten ihrer Fahrgäste, die vom kunstvollen Ambiente ihres Haltestellenzugangs profitieren werden.

Lange Nacht der Museen

Erstmals hat die RNV bei der Langen Nacht der Museen am 21. März 2009 nicht nur Kunstinteressierte von einem Veranstaltungsort zum nächsten chauffiert, sondern sich selbst als Ausstellerin präsentiert: In der Werkhalle M10 auf dem Mannheimer Betriebsgelände wurden Arbeiten des Fotografen Steffen Diemer gezeigt. Diese Aufnahmen waren in den Jahren zwischen 2006 bis 2009 in Fahrzeugen und an Haltestellen der Linie 5 entstanden.





Baumaßnahmen

Es ist erklärtes Ziel der RNV, den kommunalen Öffentlichen Nahverkehr in der Metropolregion Rhein-Neckar immer weiter zusammenzuführen, um ihn für die Kunden noch leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Dabei gilt es, den Komfort für alle Fahrgäste zu steigern und zugleich die Infrastruktur auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.



Ausbau der Dürerstraße Mannheim

Die RNV hat bereits im Jahr 2008 im Auftrag der MVV Verkehr AG mit dem Ausbau der rund 1,1 Kilometer langen Stadtbahnstrecke in der Dürerstraße begonnen und diese Maßnahme ab Juni 2009 fortgeführt. Im zweiten Bauabschnitt wurden die Haltestellen Lucas-Cranach-Straße und Schwindstraße barrierefrei ausgebaut und die Gleise zwischen der Holbeinstraße und dem Paul-Martin-Ufer erneuert.

Fertigstellung des Neckarauer Übergangs



Nach insgesamt 28 Monaten Bauzeit wurde im Juni 2009 mit dem neuen Brückenbauwerk am Neckarauer Übergang eine der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen in Mannheim abgeschlossen. Zum Gesamtprojekt gehörte auch die Errichtung eines besonderen Bahnkörpers auf der Nord- und Südrampe sowie der barrierefreie Ausbau der neuen Haltestelle Hochschule. Die neue Brücke optimiert die Erreichbarkeit der Hochschulen, der Innenstadt und des Hauptbahnhofs, für Fahrgäste des ÖPNV ebenso wie für den Individualverkehr. Mit der Erneuerung des Neckarauer Übergangs sicherte die RNV somit langfristig die Qualität und Kapazität einer der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt.

Fahrleitungsarbeiten

Schon seit einigen Jahren werden, möglichst störungsfrei und deshalb zu- meist in den betriebsärmeren Nachtstunden, die elektrischen Anlagen und die Zugsicherung entlang der Linie 5, auf den regionalen Eisenbahnstrecken, modernisiert. Nachdem 2003 die Zweigstrecke Wallstadt-Heddesheim als erster Abschnitt fertiggestellt wurde, folgte im Jahr 2008 das Teilstück zwischen Mannheim-Käfertal und Weinheim mit der Fertigstellung der Ortsdurchfahrt Weinheim. Insgesamt wurden zwischen Mannheim und Weinheim rund 145 Masten erneuert, zwischen Seckenheim und Heidelberg 120 und weitere 30 zwischen Neuostheim und Seckenheim. Parallel zur Fahrleitung wurde darüber hinaus entlang der Linie 5 die Sicherungstechnik modernisiert. Unter anderem wurde ein Lichtwellenleiter aufgebaut, der auch bei Störungen eine sichere Be- dienung der Stellwerke gewährleistet.

Glaiserneuerungen in Mannheim

Im Jahr 2009 sind im Bereich des Mannheimer Hauptbahnhofs, des Nationaltheaters sowie in der Kurpfalzachse die Gleise erneuert und teilweise auch die Weichen ausgetauscht worden. Begonnen wurden diese Maßnahmen durch die Gleiserneuerung am Mannheimer Hauptbahnhof. Mit rund 52 000 Fahrgästen und 900 Stadtbahnen pro Tag ist der Mannheimer Hauptbahnhof die am stärksten frequentierte Haltestelle der RNV. Der Verschleiß ist hier deshalb besonders hoch: Zwischen Juli und August wurden etwa 340 Meter Gleise sowie eine Weiche ausgetauscht. Bei der Gleiserneuerung an der Haltestelle Nationaltheater im gleichen Zeitraum wurden etwa 170 Meter Gleise in der Goethestraße und am Friedrichsring ausgetauscht. Ebenfalls im Sommer 2009 wurden weitere 320 Meter Gleise in der Kurpfalzachse zwischen den Haltestellen Schloss und Paradeplatz erneuert.

Flüsterschienen Mannheim Hbf

Mit der Gleiserneuerung am Hauptbahnhof startete gleichzeitig ein Pilotprojekt: Erstmals in Mannheim wurden drei sogenannte Schienenkopf-Benetzungsanlagen eingebaut, die den Geräuschpegel der fahrenden Bahnen deutlich reduzieren. Dafür wurden in die Schienen Schläuche mit kleinen Öffnungen gelegt, aus denen bei jeder Durchfahrt einer Stadtbahn wenige Tröpfchen einer umweltverträglichen und schnell abbaubaren Emulsion auf die Schienen gelangen. Diese spezielle Flüssigkeit mindert unangenehme Quietschgeräusche, die beim Durchfahren enger Kurven entstehen können, weil sich dort die an einer starren Achse angebrachten Räder der Stadtbahn im Kurveninneren ebenso schnell drehen wie die im Kurvenäußeren. Die Ergebnisse dieses Pilotprojekts sollen nach rund zwei Jahren vorliegen.

Rohrbacher Straße Heidelberg

Im Mai 2009 wurde damit begonnen, die Rohrbacher Straße zwischen dem Eselsgrundweg und der Karlsluststraße auf rund 700 Metern Länge auf ihrer gesamten Breite zu sanieren. Ausgetauscht werden im Zuge dieser Maßnahme, die bis voraussichtlich September 2010 andauern wird, die Straßenbahngleise und zum Teil auch die Versorgungsleitungen. Zugleich wird die RNV die Haltestellen Markscheide und Eichendorffplatz barrierefrei ausbauen.

Wendeschleife Ludwigshafen-Oppau

Rund 9 000 Fahrgäste nutzen täglich die Zu- und Abfahrt von sieben Bus- und drei Stadtbahnlinien an der Endhaltestelle Oppau, deren Umbau im November 2009 abgeschlossen wurde. Vor der Erneuerung befand sich der Umsteigepunkt für Bus- und Bahnreisende innerhalb der Wendeschleife. Durch die Verlegung dieses nun auch barrierefreien Umsteigepunktes an einen geraden Gleisabschnitt außerhalb des Bogens erhöht sich die Sicherheit für die Fahrgäste signifikant.



Perspektiven des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL)

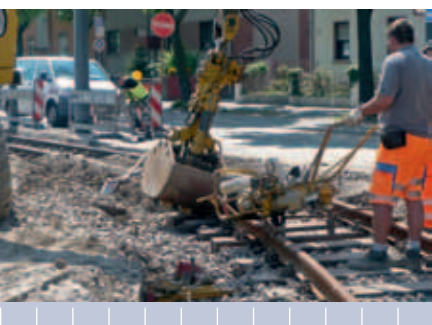
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

Im Winter 2008/2009 wurden die ersten Dynamischen Fahrgastinformationssysteme, kurz DFI, in Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen in Betrieb genommen. Ein großer Schritt auf dem Weg zu noch mehr Kundenfreundlichkeit, denn ein Blick auf die neuen LED-Anzeiger am Bahnsteig genügt, um die genauen Abfahrtszeiten der einzelnen Bus- und Bahnlinien zu erfahren. Grundlage für diese neue Technik ist das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL), das die RNV im Geschäftsjahr 2007/2008 etablierte. Über die neuen Bordrechner der Fahrzeuge können jederzeit die exakten Positionen der Bahnen und Busse an die zentrale Leitstelle durchgegeben werden, wo diese Informationen mit dem Soll-Fahrplan verglichen und daraus die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt an der jeweiligen Haltestelle ermittelt wird. Zusätzlich werden über die Dynamische Fahrgastinformation Störungen, Umleitungen oder Sonderverkehre kommuniziert. Insgesamt 35 Haltestellen wurden bisher mit der DFI-Technik ausgestattet, künftig soll das gesamte Verkehrsgebiet der RNV abgedeckt werden.

Fahrgastmonitore in Bus und Bahn

Alle Neufahrzeuge werden standardmäßig mit zwei 12-Zoll-TFT Bildschirmen ausgestattet, die Altfahrzeuge werden nach und nach ebenfalls nachgerüstet. Auf einem der Bildschirme werden die jeweils nächsten drei Haltestellen sowie das Fahrziel der Linie angezeigt. Das erlaubt eine umfangreichere Information als bisher, außerdem sind die LED-Anzeigen wesentlich besser lesbar als die alte »Flip-Dot«-Technik.

Auf dem zweiten Bildschirm werden in Zukunft aktuelle Kundeninformationen zu lesen sein – die Grundlage auch hierfür ist das RBL. Die Informationen umfassen planbare Ereignisse wie Umleitungen oder Sonderverkehre ebenso wie Umsteigehinweise zu anderen Linien.





Nachhaltig gedacht:
neue Stadtbahn mit Mitrac Energy Saver Technik

Fuhrpark

Die RNV setzte auch im Geschäftsjahr 2008/2009 die Erneuerung und Modernisierung ihres Fuhrparks konsequent fort:

Neue Busse wurden im Jahr 2009 in Heidelberg und Ludwigshafen in Betrieb genommen. Diese Fahrzeuge bieten nicht nur zeitgemäßen Komfort, sondern sind auch ein Plus für die Umwelt durch die Ausstattung mit der »Blue-Tec«-Dieseltechnologie. Damit wird der Ausstoß von Feinstaub und Stickoxiden auf ein Minimum reduziert und die Euro-5-Abgasnorm sowie der EEV-Standard erfüllt. Der Stickoxidanteil im Abgas liegt durchschnittlich sogar 43 Prozent unter den aktuell gültigen Grenzwerten.

Die neuen Fahrzeuge verfügen über 12-Zoll-TFT Bildschirme zwecks Kundeninformation im Fahrgastinnenraum und in Heidelberg zudem über einen Hublift mit einem zusätzlichen Stellplatz für Rollstuhlfahrer.

An der gesamten Fahrzeugflotte wurde eine Reihe qualitätsverbessernder Maßnahmen umgesetzt. Insbesondere die Sitze fanden hierbei Beachtung und wurden neu gepolstert – im RNV-Design. Auch dies ist ein weiterer Schritt zur Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes des Unternehmens.

Energiespeichertechnik in neuen Stadtbahnen ausgezeichnet

Für ihr beispielhaftes Engagement im Interesse einer klimafreundlichen Mobilität durch den weltweit ersten Serieneinsatz der Energiespeichertechnologie in Stadtbahnfahrzeugen wurde die RNV beim 4. ÖPNV-Innovationskongress des Landes Baden-Württemberg mit dem 1. Preis ausgezeichnet.

Der von Bombardier Transportation in Mannheim entwickelte Mitrac Energy Saver speichert die beim Bremsen der Stadtbahn entstehende Energie, um sie beim Fahren wieder abzugeben. Durch den Einsatz der Energiespeicher verringert sich der Gesamtenergiebedarf eines Stadtbahnsystems um bis zu 30 Prozent. Damit werden sowohl die CO₂-Emissionen bei der Produktion des Fahrstroms beträchtlich verringert als auch die Energiekosten gesenkt. Zusätzlich zur quantitativen Energieeinsparung werden die Bedarfsspitzen für Anfahren und Beschleunigen ausgeglichen, wodurch das Stromnetz kostengünstiger ausgelegt werden kann.

Weiterhin ermöglicht der Mitrac Energy Saver ein Fahren ohne Strom aus der Oberleitung auf kurzen Streckenabschnitten. Dies ermöglicht auch einen Betrieb überall dort, wo aus stadtplanerischen Erwägungen die Installation von Oberleitungen problematisch ist oder besonders hohe Anforderungen an die elektromagnetische Verträglichkeit einer Stadtbahn gestellt werden. Hier kann der Einsatz der Energiespeichertechnik neuen Stadtbahnprojekten zum Durchbruch verhelfen.

Nachdem die Praxistauglichkeit dieses Systems in einem über vier Jahre dauernden Test eindrucksvoll bestätigt worden ist, setzt die RNV nun bei der Fahrzeug-Neubeschaffung konsequent auf die klimafreundliche Technologie und ist damit das erste Verkehrsunternehmen weltweit, das diese Technik in Serienfahrzeugen einsetzen wird. So wurde für insgesamt 19 Stadtbahnen die Ausrüstung mit Energiespeichern basierend auf Hochleistungskondensatoren beauftragt. Das erste von acht Fahrzeugen für den RNV-Standort Heidelberg wurde im Juli 2009 ausgeliefert. Weitere elf Fahrzeuge für den Ringverkehr der Linie 5 und den Standort Mannheim werden 2010 folgen.

Durch den Einsatz der zukunftsweisenden Energiespeichertechnologie trägt die RNV maßgeblich zum Erhalt der Vorreiterstellung des schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs in Sachen Klimaschutz und Energieeffizienz bei und sichert die eigene Position am Markt.





Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

Geschäftsjahr 2008/2009

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH betreibt den Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr in den Städten Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg sowie die Eisenbahnlinien Ludwigshafen – Bad Dürkheim und Mannheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheim. Darüber hinaus ist die RNV GmbH für den Unterhalt der Infrastruktur und der Fahrzeuge verantwortlich.

Entwicklungen des Marktes

Verschärfte Wettbewerbssituation innerhalb der Branche

Die Wettbewerbssituation innerhalb der Branche hat sich auch im vergangenen Jahr eher verschärft. Der Wettbewerb ist jedoch innerhalb der verschiedenen Bundesländer und Verkehrsverbünde unterschiedlich stark ausgeprägt. In Hessen werden nach wie vor nahezu alle Verkehrsleistungen ausgeschrieben. Allerdings stellen einzelne Verkehrsunternehmen bereits eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge und setzen sich damit über Ausschreibungen, teils auch mittels Gerichtsverfahren, hinweg.

Weitere Brennpunkte des Wettbewerbs befinden sich beispielsweise im Raum des Münchener Verkehrsverbundes, in Teilen von Nordrhein-Westfalen und im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar.

Wettbewerbsintensive Marktverhältnisse in der Region

Im Vorjahr wurden in der Region mehrere Linienbündel im Wettbewerbsverfahren vergeben. Zu nennen ist insbesondere die Vergabe des Bündels Ladenburg. Auch aufgrund des Markteinstiegs überregionaler und internationaler Verkehrsunternehmen ist die Region weiterhin als wettbewerbsintensiv einzustufen.

Veränderte rechtliche Rahmenbedingungen

Zum 3. Dezember 2009 tritt die EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Kern der neuen EU-Verordnung ist die Schaffung neuer Finanzierungs- und Vergabevorschriften im Verkehrsbereich. Hierbei wird dem nationalen Gesetzgeber auch die Möglichkeit eingeräumt, Direktvergabemöglichkeiten ohne wettbewerbliches Verfahren einzuführen. Diese Verordnung gilt unmittelbar in den Mitgliedsstaaten und verdrängt als höherrangiges Europarecht entgegenstehende Regelungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das Novellierungsverfahren zur Anpassung des PBefG an die EU-VO ist im ersten Anlauf gescheitert. Nach der Neuwahl des Bundestages wird mit einer Wiederaufnahme der Gespräche im nächsten Jahr gerechnet. Die Tragweite der fehlenden Umsetzung der EU-VO zum 3. Dezember 2009 ist umstritten. Einzelne Bundesländer haben bereits Leitlinien zur Anwendung der EU-VO 1370/2007 erlassen. Für Baden-Württemberg liegt ein Entwurf vor. Umstritten sind vor allem Fragen der Zuständigkeit im Bereich der künftigen Konzessionierung des Linienverkehrs.



Eine verspätete oder aus Sicht der Aufgabenträger nicht sachgerechte Novelle des Personenbeförderungsrechts könnte dazu führen, dass eine Direktvergabe der Liniengenehmigungen an die RNV GmbH zukünftig gefährdet ist. Die Vergabe des nächsten größeren Linienbündels an die RNV GmbH steht jedoch erst im Jahr 2014 an. Bis dahin wird mit einer Klärung der Rechtslage gerechnet. Da die beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung ab dem 3. Dezember 2009 auf jeden Fall beachtet werden müssen, wurde zum 1. Oktober 2009 das Projekt RNV2009 umgesetzt. Hierdurch entspricht die RNV GmbH nunmehr den rechtlichen Anforderungen der EU-Verordnung.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme der RNV GmbH erhöhte sich zum 30. September 2009 um 78,8 Mio. € auf 314,4 Mio. €. Das Anlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 22,1 Mio. €. Der Anstieg resultiert hauptsächlich aus der laufenden Bestellung neuer Fahrzeuge im Bus- und Bahnbereich. Durch die im Berichtsjahr getätigten Investitionen steigt die Anlagenquote auf 22,8% an. Das Umlaufvermögen stieg im Wesentlichen durch eine Bestandserhöhung der noch nicht abgerechneten Leistungen im Berichtsjahr um 56,7 Mio. € auf 242,6 Mio. € (Vorjahr: 185,9 Mio. €).

Vermögensstruktur	30.09.2009		Vorjahr	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagenintensität		22,8%		21,1%
Anlagevermögen	71.769		49.646	
Gesamtvermögen	314.405		235.593	
Umlaufintensität		77,2%		78,9%
Umlaufvermögen	242.636		185.947	
Gesamtvermögen	314.405		235.593	

Im Berichtsjahr ist das Anlagevermögen zu 47,8% (Vorjahr: 60%) durch Eigenkapital sowie zu 104,4% (Vorjahr: 102,9%) durch Eigenmittel und langfristiges Fremdkapital finanziert.

Anlagendeckungsgrade	30.09.2009		Vorjahr	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Anlagendeckung 1		47,8%		60,0%
Eigenkapital	34.332		29.773	
Anlagevermögen	71.769		49.646	
Anlagendeckung 2		104,4%		102,9%
Eigenkapital	34.332		29.773	
+ langfristiges Fremdkapital	40.621		21.306	
Anlagevermögen	71.769		49.646	

Die Eigenkapitalquote beträgt unbereinigt 10,9% (Vorjahr: 12,6%). Bereinigt um den Bestand an unfertigen Leistungen im Rahmen der Bautätigkeit für die Gesellschafter liegt die Eigenkapitalquote bei 29,1% (Vorjahr: 39,0%).

Kapitalstruktur	30.09.2009		Vorjahr	
	Werte in T€	Kennzahl	Werte in T€	Kennzahl
Eigenkapitalanteil		10,9%		12,6%
Eigenkapital	34.332		29.773	
Gesamtkapital	314.405		235.593	
Fremdkapitalanteil		89,1%		87,4%
Fremdkapital	280.073		205.820	
Gesamtkapital	314.405		235.593	
Verschuldungskoeffizient		815,8%		691,3%
Fremdkapital	280.073		205.820	
Eigenkapital	34.332		29.773	
Korrigierter Eigenkapitalanteil		29,1%		39,0%
Eigenkapital	34.332		29.773	
Gesamtkapital	314.405		235.593	
- unfertige Leistungen	196.581		159.279	

Investitionen und Finanzierung

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 26,7 Mio. € investiert. Dabei entfallen rund 1,4 Mio. € auf immaterielle Vermögensgegenstände und 25,3 Mio. € auf Zugänge im Sachanlagevermögen. Neben der Beschaffung neuer Fahrzeuge im Bus- und Straßen- bzw. Stadtbahnbereich sind Investitionen in das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) und in die Vertriebstechnologie zu nennen.

Die Finanzierung der signifikanten Investitionsprojekte erfolgte durch die Aufnahme von Darlehen. Durch Abschreibungen konnte der Investitionsbedarf in

Höhe von 4,4 Mio. € abgedeckt werden. Ein Teil der realisierten Investitionen wurde durch Einzahlungen der Gesellschafter abgedeckt und somit die Eigenkapitalsituation gestärkt.

Zur Finanzierung der neuen Stadtbahnfahrzeuge wurden im Berichtsjahr weitere Darlehen bei Kreditinstituten sowie bei den Gesellschaftern MVV OEG AG und MVV Verkehr AG aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betragen am Bilanzstichtag 21,3 Mio. €, die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern aus den gewährten Darlehen betragen per 30. September 2009 21,1 Mio. €.

Die Liquidität war im Berichtsjahr jederzeit gegeben.

Ertragslage

Die Gesamtleistung der RNV GmbH erhöhte sich im Berichtsjahr um 3,5 Mio. € auf 188,4 Mio. € (Vorjahr: 184,9 Mio. €).

Entwicklung der Gesamtleistung	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Vertragsleistungen	146.015	145.715
Baugeschäft	43.813	40.552
Binnenumsatz	-1.457	-1.408
Gesamtleistung	188.371	184.859

Der leichte Anstieg ist auf die Entwicklung der Bestandsveränderungen zurückzuführen. Im Berichtsjahr erhöhte sich die Bautätigkeit für Gesellschafter aufgrund noch nicht fertiggestellter Projekte und führte demzufolge zu einer erhöhten Basis der Bestandsveränderungen.

Durch eigene Tätigkeiten für Bauprojekte entsteht zwischen den Segmenten Vertragsleistungen und Baugeschäft ein Innenumsatz aus innerbetrieblicher Leistungsverrechnung. Diesen innerbetrieblichen Umsatz haben wir zur transparenten Nachvollziehbarkeit explizit ausgewiesen, um die Vergleichbarkeit der Zahlen zu erleichtern.

Aufwandsstruktur	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Materialaufwand	156.644	161.030
Personalaufwand	13.496	9.168
Abschreibungen	4.359	2.792
Sonstige betriebliche Aufwendungen	12.723	11.866

Insbesondere aufgrund der verringerten Mietaufwendungen für Straßenbahnen, Stadtbahnen und Betriebshöfe, aber auch aufgrund des Minderaufwands für das von den Gesellschaftern an die RNV GmbH überlassene Personal,

reduzierte sich der Materialaufwand um 4,4 Mio. €. Infolge des geplanten sukzessiven Aufbaus an eigenem Personal stieg der Personalaufwand im Berichtsjahr um rund 4,3 Mio. € auf 13,5 Mio. € (Vorjahr: 9,2 Mio. €) an. Die Erhöhung des sonstigen betrieblichen Aufwandes ist vorwiegend auf einen Anstieg der Beiträge und Gebühren, der Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit und die Wertberichtigungen auf Forderungen zurückzuführen.

Berichte aus den Unternehmensbereichen

Vertragsleistungen

Die RNV GmbH erbringt für ihre Gesellschafter Verkehrsleistungen zur Erstellung des Verkehrsangebotes in der Metropolregion Rhein-Neckar. Darüber hinaus betreibt sie die Verkehrsinfrastruktur hauptsächlich im schienengebundenen Bereich. Für die Erstellung dieser vertraglichen Leistungen erhält die RNV GmbH ein Entgelt zur **Verkehrsleistungserstellung** und zum Betrieb der **Infrastruktur**.

	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Gesamtleistung	146.015	145.715
Materialaufwand	114.488	122.034
Personalaufwand	13.496	9.168
Abschreibungen	4.359	2.792
Sonstige betriebliche Aufwendungen	12.523	11.717
Finanzergebnis	-1.097	61
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	52	65

Der **Materialaufwand** ist gegenüber dem Vorjahr um 6,2 % auf 114.488 T€ gesunken. Die positive Veränderung basiert im Wesentlichen auf der zu Beginn des Geschäftsjahres von den Gesellschaftern vorgenommenen Mietreduktion für Fahrzeuge und Gebäude auf 1 €, den geringeren Preisen für Diesel und dem Minderaufwand für das von den Gesellschaftern an die RNV GmbH überlassene Personal. Diesem Rückgang standen im Vergleich zum Vorjahr unterproportional höhere Instandhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen und den Trassen, ein erhöhter Subunternehmeraufwand sowie gestiegene Energieaufwendungen für Betriebshöfe und Bahnen gegenüber.

Durch den geplanten, sukzessiven Aufbau eigenen Personals stieg der **Personalaufwand** im Berichtsjahr auf 13.496 T€ an.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** sind insbesondere durch einen höheren Etat für Werbemaßnahmen und Wertberichtigungen im Forderungsbe- reich um 806 T€ auf 12.523 T€ angestiegen.

Die Erhöhung des negativen **Finanzergebnisses** ist auf die ansteigende Investitionstätigkeit und den damit verbundenen Anstieg der Kapitalkosten zurückzuführen.



Bauleistungen für Gesellschafter

Zur **Erweiterung** oder zum **Ausbau neuer Infrastruktur** erbringt die RNV GmbH Bauleistungen für ihre Gesellschafter. Diese werden separat beauftragt und gegenüber den Gesellschaftern einzeln weiterverrechnet.

	2008/09 in T€	Vorjahr in T€
Gesamtleistung	43.813	40.552
Materialaufwand	43.587	40.380
Personalaufwand	0	0
Abschreibungen	0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	226	172
Finanzergebnis	0	0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	0	0

Der **Materialaufwand** ist analog zu den Bestandsveränderungen gegenüber dem Vorjahr um 3.207 T€ angestiegen, weil im Vergleich zum Vorjahr zum einen keine größeren Projekte abgeschlossen und zum anderen weitere Baumaßnahmen an bestehenden Projekten durchgeführt wurden. Zu nennen sind hier insbesondere die Baumaßnahmen Neckarauer Übergang (10,2 Mio. €) und Dürerstraße (2,7 Mio. €) in Mannheim und die Rohrbacher Straße in Heidelberg (6,3 Mio. €). Des Weiteren sind Maßnahmen in Höhe von insgesamt 12,4 Mio. € in Gleiserneuerungen, Bahnsteige und elektrische Anlagen durchgeführt worden.



Mitarbeiter

Entwicklung der Beschäftigten

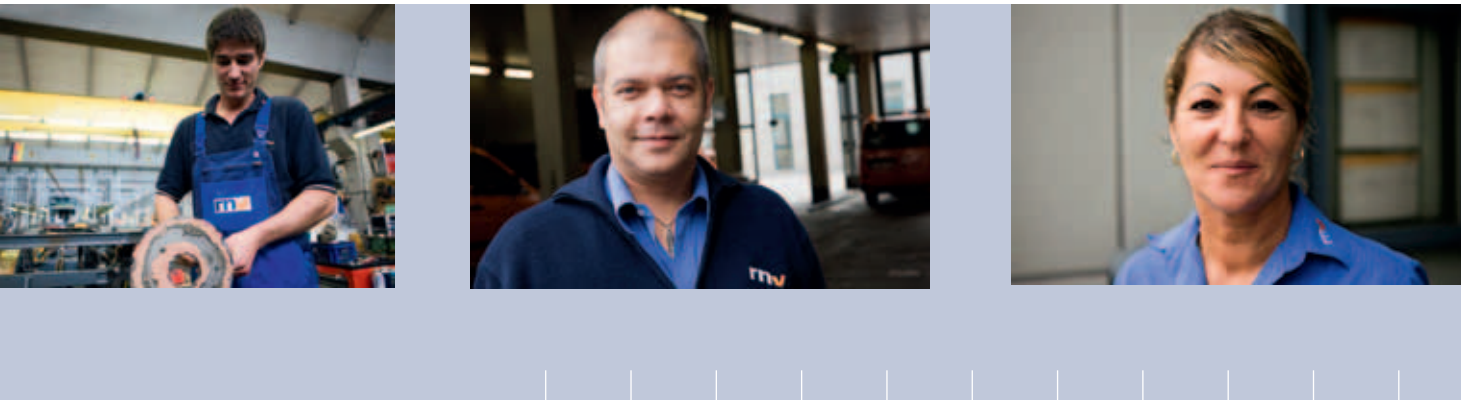
Der Mitarbeiterbestand aus den Allianzgesellschaften ist seit Gründung der RNV GmbH durchgehend rückläufig. Dieser Abschmelzungsprozess ist zum größten Teil durch Altersteilzeitregelungen bewirkt worden und geht dort aufgrund der Tarifsituation mittelfristig mit einer Minderung der Personalkosten einher. Überproportional gestiegen ist die Zahl aller Beschäftigten im Gesamten durch die Steigerung der Neueinstellungen in der RNV GmbH.

	30.09.2009 Mitarbeiter	Vorjahr Mitarbeiter	Abweichung	
			Mitarbeiter	in %
Überlassenes Personal	1.421	1.479	-58	-3,9%
RNV Personal	434	296	138	46,6%
Personalstand gesamt	1.855	1.775	80	4,5%

Ausgehend von einem niedrigen Niveau des Vorjahres verdeutlichen die prozentualen Zuwächse beim Fahrpersonal, bei den technischen Mitarbeitern sowie den Aushilfskräften auch die Ausrichtung auf das Ziel eines kunden- und nachfrageorientierten Unternehmens. Im technischen Bereich hat vor allem die aufgrund der Altersstruktur notwendige Sicherstellung des Wissenstransfers zu einem vorübergehenden Zuwachs an Fachkräften geführt. Außerdem wurden mit der Überleitung von Aufgaben der Allianzgesellschaften auf die RNV GmbH auch die entsprechenden bisher in den Allianzgesellschaften beschäftigten Personale übergeleitet.

Im Bereich der Ausbildung wurden in diesem Geschäftsjahr zum ersten Mal alle drei Ausbildungsjahre belegt. Um die Flexibilität beim Einsatz des Fahrpersonals zu erhöhen, wurden in diesem Geschäftsjahr verstärkt Aushilfsfahrer eingestellt.

	Kfm. Mitarbeiter	Techn. Mitarbeiter	Fahrer	Aushilfs- kräfte	Auszu- bildende, Volontäre	Prakti- kanten	Summe
Ø RNV Personal 30.09.08	68,0	14,25	127,75	12,25	16,25	5,0	243,5
Ø RNV Personal 30.09.09	89,25	29,0	197,25	39,5	23,25	2,75	381,0
Abweichung abs.	21,25	14,75	69,5	27,25	7,0	-2,25	137,5
Abweichung in %	31,3%	103,5%	54,4%	222,4%	43,1	-45,0%	56,5%



Überleitung der Personalaufgaben

Ein Tarifvertrag und eine Personalabteilung statt einer Vielzahl unterschiedlicher Regelungen und unübersichtlicher Zuständigkeiten: Mit dieser Vorgabe ging der Personalbereich der RNV GmbH in die Planungen für das Projekt RNV2009. Ziel war es, die bisherigen Strukturen durch einen »Einheitsbetrieb« abzulösen. Beispielsweise aufgrund unterschiedlicher Arbeits- und Dienstzeitregelungen waren betriebliche Abläufe in der Vergangenheit deutlich erschwert.

Ein erster Meilenstein auf diesem Weg war die Unterzeichnung des Überleitungstarifvertrages im Juni. Mit ihren Unterschriften ebneten die Vertreter der Arbeitnehmer, die RNV-Geschäftsführung sowie die Vorstände und Geschäftsführer der Allianzunternehmen den Weg zu einem einheitlichen RNV-Tarifvertrag auch für die bisher überlassenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Statt sieben verschiedener Tarifverträge in elf Varianten gibt es ab dem 1. Oktober 2009 nur noch einen einzigen RNV-Haustarifvertrag. Damit niemand gegenüber den alten Verträgen finanziell schlechter gestellt wird, verständigten sich die Verhandlungspartner auf umfangreiche Besitzstandsregelungen. Zugleich setzen beide Seiten mit der langen Laufzeit des Tarifvertrags von zehn Jahren ein deutliches Signal für die Sicherheit der Arbeitsplätze in der RNV GmbH.

Parallel zum Überleitungstarifvertrag wurde während des Geschäftsjahres die Neuorganisation der Personalverantwortung vorbereitet. Da sich mit einer einheitlichen Personalverwaltung die Abläufe einfacher und für die Mitarbeiter transparenter gestalten lassen, wurde die Zuständigkeit für alle in der RNV GmbH beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf die RNV GmbH-Personalabteilung übertragen. Um alle Beschäftigten rechtzeitig über die Änderungen zu informieren, wurden an allen Standorten zahlreiche Veranstaltungen und Einzelberatungen durchgeführt, Broschüren aufgelegt und Briefe jeweils zusammen mit den Abrechnungen versandt.



Informationstechnologie

Der Schritt zum eigenständigen Verkehrsunternehmen wird im operativen Geschäft zum 1. Oktober 2009 umgesetzt, dagegen konnte die RNV GmbH bei den IT-Systemen bereits während des Geschäftsjahres 2008/2009 eine größere Eigenständigkeit realisieren. Die Entscheidung für ein eigenes Serverzentrum und damit für die weitgehende Unabhängigkeit der allgemeinen Verwaltungs- und Abrechnungssysteme von externen IT-Anbietern hat die Verfügbarkeit insgesamt verbessert. Außerdem ermöglicht das eigene Serverzentrum nun effizientere Prozesse, da es aufgrund der wesentlich geringeren Zahl an Schnittstellen seltener zu Systemkonflikten kommt.

Ein weiterer wichtiger Schritt war die Komplettübernahme der IT-Netze für alle Standorte während des laufenden Betriebs, was eine enorme logistische Herausforderung darstellte. Darüber hinaus wurden alle Rechnerarbeitsplätze im »fliegenden Wechsel« ohne Zeit- und Datenverlust mit firmeneigener Hardware ausgestattet.

Zum Ende des Geschäftsjahres und damit zum operativen Start von RNV2009 wurde für das gesamte Unternehmen eine einheitliche Telefonnummer eingeführt. Neben Einspareffekten durch interne Direktwahl führte dieser Schritt auch zu einer weiteren Vereinheitlichung im externen Auftritt sowohl gegenüber den Kunden als auch den Geschäftspartnern. Eine Vorwahl und eine Hauptnummer mit einer Telefonzentrale sorgen dafür, dass externe Anrufer schneller den gewünschten Gesprächspartner finden. Zudem ist eine direkte Weiterleitung von Gesprächen zu allen Standorten möglich.

Intranet

Mit dem Start der Intranet-Plattform im Frühjahr 2009 können nun auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RNV GmbH schnell auf elektronischem Weg mit Nachrichten und Informationen aller Art versorgt werden. Zentraler Bestandteil des Projektes war, dass alle Mitarbeiter erreicht werden können. Möglich wurde das durch die Einrichtung der Perdis-Fahrerinformation über das Intranet-Portal mit persönlicher Zugangskennung. Über die Terminals an den Standorten sowie über den heimischen PC sind neben Fahr- und Dienstplänen, Bekanntmachungen und Betriebsanordnungen auch alle anderen Angebote für das Fahr- und Werkstattpersonal zugänglich. Dazu zählen Termine wie Sprechstunden der Geschäftsführung, Betriebsversammlungen, Tarif- und Betriebsvereinbarungen, ein Überblick über die betrieblichen Veranstaltungen, Informationen zum Gesundheitsmanagement, die Speisepläne der Kantinen und noch vieles mehr.



Kunden

Rund eine halbe Million Kunden nutzen an einem Werktag die Busse und Bahnen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH. Damit zählt die RNV GmbH zu den größten Mobilitätsdienstleistern der Metropolregion Rhein-Neckar.

Während des Geschäftsjahres 2008/2009 setzten insgesamt 159,6 Millionen Fahrgäste auf das Angebot der RNV GmbH. Die gegenüber dem Vorjahr leicht gesunkene Gesamtzahl resultiert dabei überwiegend aus der Abgabe einiger Buslinien im Bereich Ladenburg/Schriesheim an einen anderen Betreiber.

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Um den Kunden einen noch attraktiveren Nahverkehr bieten zu können, hat die RNV GmbH im Geschäftsjahr 2008/2009 zahlreiche Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung umgesetzt. Hierzu zählte beispielsweise im Dezember 2008 die Neugestaltung des Liniennetzes in Ludwigshafen und Mannheim. Insbesondere in Ludwigshafen bedeutete diese Umstellung die Einführung zusätzlicher Verbindungen und eine Verdichtung des Taktes. Begleitet wurde diese Liniennetzänderung durch eine breit angelegte Informationskampagne mit kostenlosen Taschenfahrplänen für die Haushalte, Sonderbeilagen, Informationsveranstaltungen und linienbezogenen Broschüren.

Ein besonderes Augenmerk gilt bei der RNV GmbH den Haltestellen. Damit die Fahrgäste möglichst umfassend über die aktuelle Betriebslage im Bilde sind, wurden an den wichtigsten Haltestellen dynamische Fahrgastinformationsanzeigen installiert. Darüber hinaus entwickelte die RNV GmbH ein standortübergreifendes Konzept für die Aushänge in den Info-Vitrinen. Um Vandalismusschäden und Verschmutzungen an den Haltestellen möglichst gering zu halten, sowie um die Kundeninformationen auf dem neusten Stand zu halten, hat die RNV GmbH eine besondere Service-Gruppe gebildet, die in regelmäßigen Abständen das Erscheinungsbild der Haltestellen überprüft.

Nachdem in Heidelberg die Fahrgäste nicht selten vor dem Kundenzentrum im Freien warten mussten, zog die RNV GmbH im Sommer 2009 mit dem Kundenzentrum vom Bismarckplatz zum Hauptbahnhof um. Dort stehen nun großzügige Räumlichkeiten mit viel Platz für Beratungsgespräche in der gebotenen Diskretion zur Verfügung. Bei einer ersten Befragung gaben 90 Prozent aller Kunden an, dass sie den Umzug als eine Verbesserung empfinden.

Kundenbarometer

Die RNV GmbH unterzieht ihr Verkehrsangebot regelmäßig einer kritischen Betrachtung durch das ÖPNV-Kundenbarometer. Durch das Meinungsforschungsinstitut TNS infratest werden einmal jährlich repräsentativ ausgewählte Kunden um ihre Einschätzung gebeten. Bei der jüngsten Befragung erhielt die RNV GmbH verbesserte Ergebnisse für die Information an den Haltestellen – ein Indiz dafür, dass das Konzept Wirkung zeigt. Zugleich weisen jedoch die leicht gesunkene Globalzufriedenheit und weniger gute Werte bei einigen Merkmalen, wie etwa Freundlichkeit des Fahrpersonals, Sauberkeit, Platzangebot in Fahrzeugen sowie Sicherheit abends an Haltestellen und im Fahrzeug darauf hin, dass es im Bereich Qualitätsverbesserung noch einige Ansatzpunkte für künftige Planungen gibt.



Risikomanagement

Auch im betrachteten Geschäftsjahr wurde das RNV-Risikomanagement nach Maßgabe des unternehmensinternen Risikomanagementsystems durchgeführt. Es erfüllt die Anforderungen als Überwachungs- und Frühwarnsystem zum Zwecke der Risikokontrolle und -steuerung nach den Vorschriften des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmen (KonTraG). Darüber hinaus werden auch die von der RNV GmbH aufgestellten freiwilligen Verpflichtungen erfüllt.

Die regelmäßige Überprüfung aller Unternehmensbereiche auf mögliche neue Risiken und Chancen aus der Geschäftstätigkeit sowie die Aktualisierung der Inhalte und Bewertungen der bestehenden Risiken findet einmal pro Quartal statt. Sie wird im Risikomanagementsystem erfasst und als Risikobericht kommuniziert. Hierbei spielen vor allem finanzwirtschaftliche und technische Risiken eine Rolle.

Risikoverteilung zwischen Allianzgesellschaften und RNV GmbH

Der Umsatz des Unternehmens besteht im Wesentlichen aus den Leistungsentgelten, welche die RNV GmbH von den Allianzgesellschaften erhält. Sie werden auf Basis der Selbstkosten kalkuliert. Die RNV GmbH trägt daher im eigentlichen Sinne kein Ergebnisrisiko aus den bestehenden Leistungs- und Betreiberverträgen. Deshalb wurde als Risiko jede negative Planabweichung gegenüber der aktuellen Mittelfristplanung sowie sich möglicherweise abzeichnende negative Einflüsse auf den Unternehmenserfolg im operativen Betrieb und bei Projekten



definiert. Darüber hinausgehende Risiken, z. B. drohende Einbußen bei den Fahrgeldeinnahmen, betreffen unmittelbar nur die Allianzgesellschaften. Dies gilt generell für alle Risiken, die aus politisch-gesellschaftlichen bzw. aus rechtlichen Veränderungen erwachsen. Da solche Risiken jedoch langfristig auch die RNV GmbH maßgeblich beeinflussen, werden sie zusätzlich erhoben und sowohl unternehmensintern als auch an die Allianzgesellschaften berichtet.

Leistungsgeminderte Mitarbeiter

Wie nahezu alle Verkehrsbetriebe hat auch die RNV GmbH das Problem, dass die Arbeitsbedingungen insbesondere der im Fahrdienst eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (z. B. Körperhaltung, dauernde Konzentration, Schichtbelastungen) häufig zu Leistungseinschränkungen führen. Zur Lösung des Problems werden zahlreiche Maßnahmen wie Führungskräfteentwicklung, Gesundheitsmanagement, Wiedereingliederungsmaßnahmen oder Projekte zum Erhalt der Beschäftigungsfähigkeit durchgeführt.

Bauliche Substanz des Betriebshofes Heidelberg

Der Betriebshof Bergheimer Straße in Heidelberg entspricht nicht mehr den Anforderungen an eine zeitgemäße Abstell- und Wartungseinrichtung.

Abstellsituation: Unter anderem durch die Beschaffung von acht neuen Variobahnen müssen ältere Fahrzeuge in der Karl-Metz-Straße außerhalb des Betriebshofes abgestellt werden, da der zur Verfügung stehende Abstellplatz nicht ausreicht. Dadurch erhöht sich erheblich die Gefahr von Vandalismuschäden ebenso wie der Rangieraufwand für die Bereitstellung der Fahrzeuge.

Bausubstanz: Aus baulicher Sicht bestehen an mehreren Stellen teils gravierende Mängel. Die Standsicherheit der Werkstattgruben ist aufgrund eines aktuellen Gutachtens nicht mehr ausreichend, was kurzfristige Investitionen und Sperrungen der betroffenen Gleise erforderlich macht. Hierdurch verstärkt sich das Problem der Abstellsituation und des Rangieraufwandes weiter.

Brandschutz: Die Brandschutzeinrichtungen in den Wagenhallen sind überholungsbedürftig. Es besteht (allerdings mit geringer Eintrittswahrscheinlichkeit) das Risiko eines Hallenbrandes.

Dauerhaft gelöst werden können die Probleme am Standort Heidelberg nur durch einen Neubau oder umfassenden Ausbau des Betriebshofes. Da jedoch die Standortfrage noch nicht abschließend geklärt ist, verzögern sich die Planungen.



Fahrzeugmehrbedarf

Zu einer signifikanten Erhöhung der Fahr- bzw. Umlaufzeiten könnten folgende Faktoren führen:

Anstieg Fahrgastzahlen: Die gesamtwirtschaftliche Lage bei ständig steigenden Energie- und Treibstoffpreisen reduziert den Individualverkehr und begünstigt den Öffentlichen Personennahverkehr. Die Fahrgastzahlen nehmen zu, was sich über verlängerte Ein- und Umsteigezeiten auf die Fahrplaneinhaltung auswirkt.

Lokalpolitik: Aus politischen Erwägungen weisen die Städte vermehrt Geschwindigkeitsbeschränkungen aus, gerade im innerstädtischen Bereich. Auch hierdurch werden die Fahrplandispositionen belastet. Eine Maßnahme gegen dieses Risiko ist, an den Lichtsignalanlagen die Bevorrechtigung für den ÖPNV weiter auszubauen.

Aufsichtsbehörden: Durch erhöhte technische Anforderungen der Aufsichtsbehörden entstehen Fahrzeugausfallzeiten während der Umrüstung; alternativ muss eine Neubeschaffung vorgezogen werden.

Wenn diese genannten Effekte in vollem Umfang eintreten, müssen die Fahrpläne angepasst und die Umläufe geändert werden. Dadurch entsteht ein Fahrzeugmehrbedarf, der wiederum nicht nur zu Aufwendungen für die eigentlichen Mehrfahrzeuge führt, sondern auch zu erhöhten Aufwendungen für zusätzliches Personal sowie für Mehrbedarf bei Fahrzeugreinigung, -wartung und -reparatur.

Bauprojekte

Die Anzahl der Projekte von Bautätigkeiten für die Allianzgesellschaften im Rahmen der Infrastrukturerhaltung und -erweiterung ist weiter steigend. Mittelbar betroffen wird die RNV GmbH von Zahlungsverzögerungen und -ausfällen, die die Liquidität des Unternehmens belasten und zu Zinsverlusten durch fehlende Anlagemöglichkeiten und den Zwang zur Zwischenfinanzierung geplanter RNV GmbH-Projekte führen können.



Ausblick

Umsetzung rechtlicher Vorgaben

Das Projekt RNV2009 konnte zum 1. Oktober 2009 erfolgreich umgesetzt werden. Die RNV GmbH ist damit den Anforderungen aus der EU-Verordnung 1370/2007 gewachsen. Wichtigste Maßnahme dieses Projekts war die Überleitung der Liniengenehmigungen und der Übergang der Einnahmehoheit auf die RNV GmbH. Im kommenden Geschäftsjahr liegt somit erstmals das unternehmenspolitisch notwendige Spannungsfeld von Kosten, Qualität und Erträgen für den Stadtverkehr von Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen in einer Hand.

Offen ist, ob sich weitere Handlungsnotwendigkeiten aus einem neugestalteten Personenbeförderungsgesetz ergeben. Nach Aussagen im Koalitionsvertrag ist zwar eine unverzügliche Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes zur Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen vorgesehen. Wann aber die Anpassung erfolgt, kann derzeit nicht abgesehen werden.

Weiterer Ausbau des Angebots

Die Anpassungen der Strukturen war für die RNV GmbH eine der wesentlichen Voraussetzungen, um auch künftig wettbewerbsfähig zu bleiben. Gleichzeitig gilt es nun aber auch, die Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs in der Metropolregion nachhaltig zu sichern und das Angebot weiter auszubauen. Daher sind in den kommenden Jahren zahlreiche größere Investitionen geplant. Im Bereich Infrastruktur fällt 2010 der Startschuss für den zweigleisigen Ausbau der Linie 5 an der Bergstraße. Außerdem werden die Planungen für die Stadtbahn Mannheim Nord weiter intensiviert und auch für die Neubaustrecke in das Neuenheimer Feld in Heidelberg wird für 2010 der Planfeststellungsbeschluss angestrebt. Hinzu kommt der Ausbau der Streckeninfrastruktur zwischen Ludwigshafen und Bad Dürkheim.

Weiter fortgesetzt wird die Modernisierung des Fahrzeugparks durch Indienststellung neuer Stadtbahnen und Busse. Bei den Stadtbahnen setzt die RNV GmbH auch in den kommenden Jahren konsequent auf die Ausstattung mit Energiespeichern, während bei den Bussen emissionsarme Antriebe eingebaut werden.

Nachdem 2008 in Mannheim und Ludwigshafen ein neues Liniennetz umgesetzt werden konnte, werden nun auch in Heidelberg erste Voruntersuchungen aufgenommen, um das dortige Liniennetz an die veränderte Nachfrage anzupassen. Außerdem plant die RNV GmbH Maßnahmen zur Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit, zum Abbau von Parallelverkehren und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Hierzu zählen auch die Vorplanungen für ein verbessertes Konzept im Abendverkehr mit einem 20-Minuten-Takt auf den Stadtbahnlinien in Mannheim sowie die Umsetzung erster Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms in Heidelberg.



Umsatz und Ergebnisprognose

Die Überleitung der Liniengenehmigungen im Rahmen des Projektes RNV2009 hat zur Folge, dass die Fahrgeldeinnahmen nun erstmalig bei der RNV GmbH vereinnahmt werden. Damit ersetzen diese die bisherigen Vertragsentgelte, die die wesentlichen Umsatzpositionen in der Vergangenheit darstellten.

Die Höhe der Fahrgeldeinnahmen für die nächsten Jahre ist derzeit noch nicht final durch den Unternehmensverbund Rhein-Neckar (URN) und seine Gesellschafter festgelegt worden, wodurch eine genaue Umsatzprognose gegenwärtig schwierig ist. Grundsätzlich ist durch den Systemwechsel mit RNV2009 zwar von einem geringeren Umsatz als in der Vergangenheit auszugehen, da sich der Umsatz schließlich nicht mehr an der Kostenentwicklung der Gesellschaft orientiert, jedoch wird die RNV GmbH auch in der Zukunft ein ausgeglichenes Ergebnis über den steuerlichen Querverbund ausweisen können.

Nachtragsbericht

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Vorgänge von wesentlicher Bedeutung für das Geschäftsjahr 2008/2009 eingetreten.

Mannheim, den 18. Dezember 2009

Andreas Kerber
Geschäftsführer
Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek
Geschäftsführer
Technische Angelegenheiten



Bilanz der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim

zum Stichtag 30.09.2009

Aktiva	Anhang	30.09.2009 in T€	Vorjahr in T€
Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		1.836	817
Sachanlagen		67.142	45.891
Finanzanlagen		2.791	2.938
Summe Anlagevermögen		71.769	49.646
Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	210.811	169.102
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	14.687	10.570
Wertpapiere	(4)	336	670
Flüssige Mittel	(5)	16.802	5.605
Summe Umlaufvermögen		242.636	185.947
Summe Aktiva		314.405	235.593

Passiva	Anhang	30.09.2009 in T€	Vorjahr in T€
Eigenkapital			
Stammkapital	(6)	10.500	10.500
Kapitalrücklage	(7)	24.005	21.412
Bilanzverlust		-173	-2.139
Summe Eigenkapital		34.332	29.773
Fremdkapital			
Sonderposten	(8)	232	122
Rückstellungen	(9)	35.725	25.186
Verbindlichkeiten	(10)	244.116	180.512
Summe Fremdkapital		280.073	205.820
Summe Passiva		314.405	235.593

Gewinn- und Verlustrechnung

der Rhein-Neckar-Verkehr, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 01. 10. 2008 bis 30. 09. 2009

Gewinn- und Verlustrechnung		2008/09	Vorjahr
	Anhang	in T€	in T€
Umsatzerlöse	(11)	147.042	145.123
Bestandsveränderungen	(12)	37.302	34.614
Aktiviert Eigenleistungen		324	232
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	3.703	4.890
Gesamtleistung		188.371	184.859
Materialaufwand	(14)	156.644	161.030
Personalaufwand	(15)	13.496	9.168
Abschreibungen	(16)	4.359	2.792
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	12.723	11.866
Finanzergebnis	(18)	-1.097	61
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		52	64
Steuern	(19)	271	129
Jahresfehlbetrag		-219	-65
Verlustvortrag		-2.139	-2.074
Entnahme aus der Kapitalrücklage		2.185	0
Bilanzverlust		-173	-2.139

Anhang

der Rhein-Neckar-Verkehr, Mannheim
für das Geschäftsjahr vom 01. 10. 2008 bis 30. 09. 2009

Allgemeine Angaben

Der Jahresabschluss der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2008/09 ist nach handelsrechtlichen Vorschriften für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Bilanz entspricht der Gliederung nach § 266 HGB und wurde nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften aufgestellt. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren gewählt.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, haben wir einzelne Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und daher in diesem Anhang gesondert aufgliedert und erläutert.

Pflichtangaben, die in der Bilanz bzw. Gewinn- und Verlustrechnung darzustellen sind, und die Angaben, für die ein Wahlrecht besteht, sind grundsätzlich im Anhang dargestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren unverändert die nachstehenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

- Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind mit den Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, erfasst.
- Die Sachanlagen sind zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen vermindert.
- Die Abschreibungen erfolgen linear unter Beachtung der steuerlichen Vorschriften. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 150,00€ werden im Zugangsjahr in voller Höhe abgeschrieben. Für geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten von mehr als 150,00€ bis 1.000,00€ wurden Sammelposten gebildet, die über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben werden.
- Die Finanzanlagen sind zu Anschaffungswerten bilanziert.
- Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind zu Durchschnittseinstandspreisen unter Beachtung des Niederstwertprinzips angesetzt. Die nicht abgerechneten Leistungen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert.
- Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind unter Berücksichtigung erkennbarer Risiken mit den Nennwerten angesetzt.
- Die Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips angesetzt.
- Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken ausreichend.
- Die Verbindlichkeiten sind mit den Rückzahlungsbeträgen passiviert.
- Bei den folgenden Aufgliederungen im Anhang kann es aufgrund von Rundungsdifferenzen zu Verschiebungen von +/- Tsd. Euro kommen.

Angaben zur Bilanz

(1) Anlagevermögen

Der Anlagenspiegel der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, der unter den sonstigen Angaben ersichtlich ist, zeigt die Aufgliederung sowie die Entwicklung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen.

Die nach § 285 S.1 Nr. 11 HGB angabepflichtigen Anteile an Unternehmen sind im Folgenden dargestellt:

	Stand	Eigenkapital	Jahresergebnis	
		in T€	in T€	in %
V-Bus GmbH, Viernheim	30.09.2009	264	46	99%
Omnibusbetriebe Beth GmbH, Lampertheim	30.09.2009	622	71	100%

(2) Vorräte

Die Position Vorräte beinhaltet insbesondere unfertige Leistungen (196.581 Tsd. €) aus Baumaßnahmen, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für die Gesellschafter erstellt wurden sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (14.230 Tsd. €).

	30.09.2009	Vorjahr
	in T€	in T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14.230	9.824
Nicht abgerechnete Leistungen	196.581	159.278
Vorräte	210.811	169.102

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Der Posten Forderungen beinhaltet im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen für von der RNV an die Tochtergesellschaften erbrachte Dienstleistungen und für die Gewährung von kurzfristigen Darlehen. Außerdem sind in der Bilanzposition Forderungen die Forderungen gegen Gesellschafter für von der RNV erbrachte Verkehrs- und Infrastrukturleistungen enthalten.

In den sonstigen Vermögensgegenständen werden hauptsächlich Forderungen aus noch nicht vereinnahmten Fahrgeldern (PT) und Forderungen gegen das Finanzamt ausgewiesen.

	30.09.2009	Vorjahr
	in T€	in T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	539	1.145
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.779	474
Forderungen gegen Gesellschafter	3.090	4.482
Sonstige Vermögensgegenstände	9.279	4.469
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	14.687	10.570

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden durch Einzelwertberichtigungen in Höhe von 164 Tsd. € (Vorjahr: 41 Tsd. €) sowie Pauschalwertberichtigungen in Höhe von 20 Tsd. € (Vorjahr: 20 Tsd. €) gemindert.

Sämtliche Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

(4) Wertpapiere

Durch den Verkauf von Wertpapieren zum Zwecke der Dieselpreisabsicherung reduziert sich die Position Wertpapiere gegenüber dem Vorjahr.

(5) Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel setzen sich hauptsächlich aus Guthaben bei Kreditinstituten zusammen.

	30.09.2009	Vorjahr
	in T€	in T€
Kassenbestand	1.437	420
Guthaben bei Kreditinstituten	15.365	5.185
Flüssige Mittel	16.802	5.605

(6) Stammkapital

Das Stammkapital der RNV beträgt 10,5 Mio. €. Hiervon hält die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH 27,8 %, MVV Verkehr AG 35,1 %, MVV OEG AG 16,3 %, Verkehrsbetriebe Ludwigshafen GmbH 18,4 %, Rhein-Haardtahn GmbH 2,4 %. Die Stimmrechte sind bei MVV Verkehr AG und MVV OEG AG auf zusammen 50 % beschränkt.

(7) Kapitalrücklage

Die Veränderung der Kapitalrücklage um 2.593 Tsd. € resultiert zum einen aus einer Einzahlung durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH in Höhe von 4.779 Tsd. €, welche im Zusammenhang mit dem Verkauf der Straßenbahnen durch die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH an die RNV erfolgte, und zum anderen auf folgenden Sachverhalt:

Am 24. Juni 2009 wurde zwischen der RNV und den fünf Gesellschaftern ein Vergleich dergestalt geschlossen, dass der durch die dolosen Handlungen aus dem Geschäftsjahr 2006/2007 entstandene Schaden in Höhe von 2.213 Tsd. € so aufgeteilt wird, dass 50 % die RNV, d. h. mittelbar ihre Gesellschafter nach ihrem jeweiligen Kapitalanteil, und 50 % die HSB tragen. In einer zwischen der RNV und ihren Gesellschaftern getroffenen Abwicklungsvereinbarung wurde beschlossen, die Schadensbeträge gegen die Kapitalrücklage zu buchen. Zum 30. September 2009 wurden somit vertragsgemäß 2.186 Tsd. € aus der Kapitalrücknahme entnommen und mit dem Verlustvortrag zum 1. Oktober 2008 verrechnet. Der Entnahmebetrag korrespondiert nicht exakt mit der Schadenshöhe von 2.213 Tsd. €, weil die RHB keinen Anteil an der Kapitalrücklage besitzt.

(8) Sonderposten

Dabei handelt es sich um Investitionszuschüsse vom Land Baden-Württemberg für die Ersatzbeschaffung von Bussen. Im Geschäftsjahr wurden Zuschüsse für die Beschaffung von acht Bussen in Höhe von 175 Tsd. € vereinnahmt. Die Investitionszuschüsse werden über die Nutzungsdauer der Busse erfolgswirksam aufgelöst.

(9) Rückstellungen

In den sonstigen Rückstellungen sind im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Rechnungen in Höhe von 34,3 Mio. € enthalten. Diese beinhalten von den Gesellschaftern beauftragte investive Baumaßnahmen in Höhe von 20,2 Mio. €.

	30.09.2009	Vorjahr
	in T€	in T€
Steuerrückstellungen	328	100
Sonstige Rückstellungen	35.397	25.086
Rückstellungen	35.725	25.186

(10) Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern beinhalten die für die Gesellschafter vereinnahmten und noch nicht abgerechneten Fahrgeldeinnahmen für die Monate August und September 2009, Verbindlichkeiten aus der Arbeitnehmerüberlassung durch die Gesellschafter sowie die Verbindlichkeiten aus den in den Geschäftsjahren 2007/08 und 2008/09 von der MVV OEG AG, Mannheim, und der MVV Verkehr AG, Mannheim, an die RNV gewährten Darlehen.

Die erhaltenen Anzahlungen betreffen Leistungen aus Baumaßnahmen, die im Rahmen vertraglicher Auftragsfertigungen für die Gesellschafter ausgeführt werden.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden in Höhe von 15.663 Tsd. € durch Bürgschaften, in Höhe von 6.038 Tsd. € durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen, in Höhe von 742 Tsd. € durch Verwahrung der Kraftfahrzeugbriefe und in Höhe von 312 Tsd. € durch eine Grundschuld abgesichert.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (MVV Verkehr AG und MVV OEG AG) wurden in Höhe von 21.068 Tsd. € durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen abgesichert.

	30.09.2009	davon mit einer Restlaufzeit		Vorjahr
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 5 Jahre	Gesamt
	in T€	in T€	in T€	in T€
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21.253	1.699	12.678	13.730
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	155.597	155.597	0	117.782
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.118	9.118	0	11.760
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	57.619	36.551	17.697	36.765
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	253	253	0	49
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	276 (135)	276 (135)	0 (0)	426 (109)
Verbindlichkeiten	244.116	203.494	30.375	180.512

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Es bestehen zum Bilanzstichtag mehrjährige Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen. Sie resultieren insbesondere aus der Anmietung von Fahrzeugen, Grundstücken und Gebäuden sowie Infrastruktur.

	Gesamt
	in T€
im Folgejahr	16.387
im zweiten bis fünften Jahr	84.645
mehr als fünf Jahre	264.881
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	365.913

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Personenverkehr	2.914	1.180
Vertragsleistungen	142.402	142.069
Sonstige Umsätze	1.726	1.874
Umsatzerlöse	147.042	145.123

(12) Bestandsveränderungen

Die Aufwendungen für noch nicht fertig gestellte Baumaßnahmen sind in den unfertigen Leistungen erfasst.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten überwiegend Beträge aus der Erstattung von Schadensfällen, aus Erträgen aus Anlageabgängen und aus weiterverrechneten Personaldienstleistungen.

Des Weiteren sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen periodenfremde Erträge in Höhe von 963 Tsd. € enthalten, die im Wesentlichen Erlöse aus für die Gesellschafter durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen betreffen.

(14) Materialaufwand

Die Position enthält unter anderem Aufwendungen aus den von den Gesellschaftern beauftragten investiven Baumaßnahmen.

	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	27.162	23.799
Aufwendungen für bezogene Leistungen	129.482	137.231
Materialaufwand	156.644	161.030

(15) Personalaufwand

Im Geschäftsjahr 2008/09 waren im Durchschnitt 381 Arbeitnehmer (Vorjahr: 244) in der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH beschäftigt.

	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Löhne und Gehälter	10.959	7.628
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung (davon für Altersversorgung)	2.537 (334)	1.540 (238)
Personalaufwand	13.496	9.168

(16) Abschreibungen

In den Abschreibungen sind außerplanmäßige Abschreibungen nach § 253 Abs. 2 S. 3 HGB in Höhe von 580 Tsd. € enthalten.

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Beiträge, Gebühren und Versicherungen	2.058	1.417
Mieten und Pachten	846	1.960
Werbung	1.069	569
Personal- und Sozialbereich	1.108	924
Dienstleistungsverträge	1.519	1.280
Übriger Aufwand	6.123	5.716
Sonstiger Aufwand	12.723	11.866

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 36 Tsd. € enthalten.

(18) Finanzergebnis

	2008/09	Vorjahr
	in T€	in T€
Erträge aus anderen Wertpapieren	2	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon an verbundene Unternehmen)	174 (66)	628 (81)
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	191	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.082	567
Finanzergebnis	-1.097	61

(19) Steuern

Diese Position beinhaltet Ertragsteuern in Höhe von 228 Tsd. € (Vorjahr: 91 Tsd. €) sowie sonstige Steuern in Höhe von 43 Tsd. € (Vorjahr: 39 Tsd. €).

Ergänzende Angaben

Organe der Gesellschaft

Ergänzende Angaben

Im Geschäftsjahr 2008/09 betragen die Bezüge für den Aufsichtsrat 20 Tsd. €. Für die Angabe der Gesamtbezüge der Geschäftsführung wird § 286 Abs. 4 HGB angewandt.

Angaben gemäß § 285 S. 1 Nr. 14 HGB

Unsere Gesellschaft wird in den Konzernabschluss der MVV GmbH, Mannheim, at-equity einbezogen. Die MVV GmbH ist in das Handelsregister des Amtsgerichts Mannheim unter HRB Nr. 1742 eingetragen. Der Konzernabschluss wird im elektronischen Bundesanzeiger offen gelegt.

Organe

Die Angaben über die Mitglieder des Aufsichtsrats und die Geschäftsführung sind auf den folgenden Seiten ersichtlich.

Aufsichtsrat

Dr. Peter Kurz
Oberbürgermeister der Stadt Mannheim
Vorsitzender

Ernst Merkel
Beigeordneter der Stadt Ludwigshafen

Michael Frankmann
Stellvertretender Vorsitzender Betriebsrat

Hans Mindl
Kaufmännischer Angestellter

Christian Beilmann
Student

Reiner Nimis
Gewerkschaftssekretär
bis 7. Juni 2009

Thomas Blase
Betriebsrat

Hermann Pfisterer
Betriebsrat

Kristina Essig
Rechtsanwältin

Manfred Schwarz
Dipl.-Ingenieur

Stephan Fuhrmann
Betriebsrat

Christian Specht
Erster Bürgermeister der Stadt Mannheim
seit 24. Juni 2009

Dr. Stefan Fulst-Blei
Berufsschullehrer
seit 15. September 2009

Karin Steffan
Kaufmännische Angestellte
bis 7. Juni 2009

Ruth Geis
Betriebsrätin

Carsten Südmersen
Dipl.-Kfm., Unternehmensberater

Michael Jäger
Geschäftsführer Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH

Prof. Dr. Ulrich Tödtmann
Vorstand MVV Verkehr AG / MVV OEG AG
bis 31. Dezember 2008

Zygmunt Juszcak
Betriebsratsvorsitzender

Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg

Geschäftsführung

Andreas Kerber
Geschäftsführer Kaufmännische Angelegenheiten

Martin in der Beek
Geschäftsführer Technische Angelegenheiten

Mannheim, den 18. Dezember 2009
Geschäftsführung



Andreas Kerber



Martin in der Beek

Anlagenspiegel

Immaterielle Vermögensgegenstände

	Summe in T€
Bruttowerte 01. 10. 2008	1.490
Zugänge	1.423
Abgänge	0
Umbuchungen	0
Bruttowerte 30. 09. 2009	2.913
Abschreibungen 01. 10. 2008	673
Abschreibungen 2008/09	404
Abschreibungen 30. 09. 2009	1.077
Nettowerte 30. 09. 2009	1.836
Nettowerte 30. 09. 2008	817

Sachanlagen

	Grund- stücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen		andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
		a. Fahrzeuge für Personen- verkehr	b. Maschinen, maschinelle Anlagen, die nicht zu a.) gehören			
	einschl. der Bauten auf fremden Grund- stücken					
	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€	in T€
Bruttowerte 01. 10. 2008	5	16.016	4.752	3.158	35.879	59.810
Investitionen/Zugänge	191	9.090	277	1.321	14.360	25.239
Abgänge	0	-785	-1	-99	0	-885
Umbuchungen	0	4	2.454	653	-3.111	0
Bruttowerte 30. 09. 2009	196	24.325	7.482	5.033	47.128	84.164
Abschreibungen 01. 10. 2008	0	9.850	2.473	1.596	0	13.919
Abschreibungen 2008/09	7	2.291	780	876	0	3.954
Abgänge	0	-761	-1	-89	0	-851
Abschreibungen 30. 09. 2009	7	11.380	3.252	2.383	0	17.022
Nettowerte 30. 09. 2009	189	12.945	4.230	2.650	47.128	67.142
Nettowerte 30. 09. 2008	5	6.166	2.279	1.562	35.879	45.891

Finanzanlagen

	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Sonstige Ausleihungen	Summe
	in T€	in T€	in T€	in T€
Bruttowerte 01. 10. 2008	1.919	17	1.002	2.938
Zugänge	0	0	0	0
Abgänge	0	0	-147	-147
Bruttowerte 30. 09. 2009	1.919	17	855	2.791
Nettowerte 30. 09. 2009	1.919	17	855	2.791
Nettowerte 30. 09. 2008	1.919	17	1.002	2.938

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Zu dem Jahresabschluss und dem Lagebericht haben wir folgenden Bestätigungsvermerk erteilt: »Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, Mannheim, für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 2008 bis 30. September 2009 geprüft.

Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben. Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.«

Eschborn/Frankfurt am Main, den 18. Dezember 2009

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Busson
Wirtschaftsprüfer



Sperber
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2008/2009 die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Über alle wichtigen Ereignisse im Unternehmen wurden wir von der Geschäftsführung regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert und in sämtliche für die Entwicklung des Unternehmens bedeutenden Entscheidungen eingebunden. Wir haben die Geschäftsführung im Berichtsjahr entsprechend dem Gesellschaftsvertrag überwacht und beratend begleitet.

Die Geschäftsführung informierte uns regelmäßig über Geschäftslage und -entwicklung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und die Entwicklung der Finanzlage. Ebenso erhielten wir Kenntnis über die Risikolage sowie über die Finanz-, Investitions- und Personalplanung wie auch die strategische Planung. Darüber hinaus haben wir die Wirtschaftsplanung für die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für das Geschäftsjahr 2009/2010 und die nähere Zukunft eingehend behandelt. Neben den Präsentationen und Unterlagen der Sitzungen gingen uns mündliche und schriftliche Berichte über bedeutende Vorgänge und notwendige Beschlüsse zu.

Bei zustimmungspflichtigen Entscheidungen und Maßnahmen haben die Mitglieder des Aufsichtsrats die Beschlussvorlagen in den Sitzungen geprüft und Entscheidungen getroffen. Im Berichtszeitraum fanden vier Aufsichtsratssitzungen statt.

In der Besetzung des Aufsichtsrats hat es durch Änderungen in der Geschäftsführung des MVV Konzerns in Mannheim sowie durch die Kommunalwahlen mehrere Wechsel gegeben. Zum 31. 12. 2008 hat Herr Prof. Dr. Ulrich Tödtmann sein Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Für ihn wurde Herr Christian Specht, erster Bürgermeister der Stadt Mannheim und neuer Geschäftsführer der MVV GmbH, am 24.06.2009 in den Aufsichtsrat gewählt. Aufgrund des Ausscheidens aus dem Gemeinderat sind Herr Nimis und Frau Steffan aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Für Herrn Nimis wurde am 02. 12. 2009 Frau Spinnler, für Frau Steffan am 15. 09. 2009 Herr Dr. Stefan Fulst-Blei in den Aufsichtsrat gewählt.

Schwerpunkthemen der Beratungen

Beratungsschwerpunkte in den Aufsichtsratssitzungen waren das Restrukturierungsprojekt RNV 2009, Kostensenkungsmaßnahmen, die Kundenzufriedenheit, die Wirtschaftsplanung sowie der Jahresabschluss des letzten Geschäftsjahres der RNV.

Billigung des Jahresabschlusses

Der Jahresabschluss 2008/2009 und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden nach handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) für große Kapitalgesellschaften und dem GmbHG aufgestellt. Die Ernst & Young AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt/M. hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH wurden uns rechtzeitig vor der Aufsichtsratssitzung vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen geprüft und im Beisein der Wirtschaftsprüfer umfassend erörtert. Aufgrund unserer eigenen Prüfung erheben wir keine Einwände und schließen uns den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt/M., an. Der Aufsichtsrat billigte den Jahresabschluss 2008/2009 und den Lagebericht in seiner Sitzung am 4. März 2010 und empfiehlt der Gesellschafterversammlung, diesen festzustellen.

Im Namen des Aufsichtsrats danke ich der Geschäftsführung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für ihr Engagement und die Erfolge, die sie im vergangenen Geschäftsjahr erzielt haben.

Mannheim, im März 2010



Dr. Peter Kurz
Aufsichtsratsvorsitzender

Impressum

Herausgeber **Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**
Möhlstraße 27
68165 Mannheim
www.rnv-online.de

Verantwortlich **Marketing und Vertrieb**
Ulrich Gärtner
Telefon: 06221/465 44 70
Telefax: 06221/465 33 38
u.gaertner@rnv-online.de

Unternehmenskommunikation
Georg Nowak-Hertweck
Telefon: 0621/465 14 91
Telefax: 0621/465 34 90
g.nowak-hertweck@rnv-online.de

Rechnungswesen und Controlling
Lars Haiduk
Telefon: 0621/465 14 53
Telefax: 0621/465 34 55
l.haiduk@rnv-online.de

Ansprechpartner Thomas Schwarz
Telefon: 0621/465 15 86
Telefax: 0621/465 35 82
t.schwarz@rnv-online.de

Gestaltung [trans-ponder.de] büro für gestaltung

Fotografie [trans-ponder.de], Harald Priem
Michael Wolf Photodesign
Steffen Diemer

Lektorat Anna E. Wilkens

Druck Ninodruck Neustadt
Auflage: 650

Redaktionsschluss: 16.03.2010

Kennzahlen RNV und Allianzgesellschaften

	HSB GmbH		MVV Verkehr AG		MVV OEG AG		RHB GmbH		VBL GmbH		Summe RNV GmbH	
	2008/09	Vorjahr	2008/09	Vorjahr	2008/09	Vorjahr	2008/09	Vorjahr	2008/09	Vorjahr	2008/09	Vorjahr

Verkehrsleistungen in Mio.

Fahrgäste	40,0	40,7	67,0	66,7	19,6	21,5	2,6	2,5	30,4	30,7	159,6	162,1
Personenkilometer	182,5	191,3	292,2	291,0	216,5	231,7	21,9	21,4	158,4	159,6	871,5	895,0

Betriebsleistungen in Mio.

Nutzwagenkilometer

Bahn	1,9	1,9	4,8	4,6	3,5	3,5	0,4	0,3	1,7	1,8	12,3	12,1
Bus	3,7	3,8	3,9	3,6	0,2	1,0	-	-	3,0	2,6	10,8	11,0

Platzkilometer

Bahn	367,5	370,5	951,2	894,4	623,7	623,0	87,9	80,8	287,6	311,0	2.317,9	2.279,7
Bus	341,2	329,5	286,3	269,0	13,5	65,6	-	-	223,1	189,5	864,1	853,6

Fahrzeuge*

Bahn	36	37	69	70	46	46	8	9	23	28	182	190
eigene Busse	47	49	32	32	15 **	15	-	-	33	31	127	127
angemietete Busse	25	25	16	16	12 **	12	-	-	17	17	70	70

Linienlänge Linienverkehr*

in km

Bahn	35,3	35,4	133,4	133,4	63,1	63,1	16,2	27,7	43,9	47,4	291,9	307,0
Bus	113,6	134,6	181,8	154,5	77,7**	77,7	0,0	0,0	117,7	94,6	413,1	461,4

Verkehrsgebiet*

in Tsd.

Einwohner	201,2	200,6	327,7	327,9	611,8	652,0	242,0	242,5	167,8	168,2	876,4	917,2
Fläche in h	16,1	16,1	14,5	14,5	44,5	49,8	25,4	25,4	7,8	7,8	73,7	79,0

* Stand 30.09.2009, bzw. 30.09.2008

** Stand bis 13.12.2008, danach Übergang der Buslinien MVV OEG AG auf MVV Verkehr bzw. BRN



Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

Möhlstraße 27

68165 Mannheim

www.rnv-online.de